

CONFÉRENCE EUROPÉENNE DE L'AVIATION CIVILE

# CEAC

PROGRAMME  
CEAC/JAA  
D'ÉVALUATION DE LA  
SÉCURITÉ DES  
AÉRONEFS ÉTRANGERS  
  
- SAFA -

RAPPORT 2001



**PROGRAMME  
CEAC / JAA  
D'ÉVALUATION DE LA  
SÉCURITÉ DES  
AÉRONEFS ÉTRANGERS**

**-SAFA-**

**RAPPORT**  
**(01 JANVIER 2001 AU 31 DÉCEMBRE 2001)**



# *TABLE DES MATIÈRES*

	PAGE
1. INTRODUCTION	1
2. PRINCIPALES CARACTÉRISTIQUES DE SAFA	2
3. BASE DE DONNÉES CENTRALE SAFA	3
4. COLLECTE DES DONNÉES	4
5. DOMAINES D'INSPECTION	6
6. PRINCIPALES CONSTATATIONS	7
7. MESURES PRISES	11
8. APPENDICE A	13
9. APPENDICE B	15
10. APPENDICE C	18
11. APPENDICE D	24
12. APPENDICE E	26



# 1. INTRODUCTION

La sécurité a toujours été d'une importance primordiale pour le développement du transport aérien international. Au cours des dix dernières années, la mondialisation a eu un impact sur l'aviation civile comme sur de nombreux autres domaines. Ceci a accru le besoin pour chaque État d'avoir confiance dans la supervision de la sécurité exercée par les autres États.

- En 1996, l'Organisation de l'aviation civile internationale (l'OACI), une agence spécialisée des Nations Unies, a entrepris un programme volontaire d'évaluations des autorités nationales de l'aviation. Depuis les décisions prises lors de la 32ème Session de l'Assemblée en 1998, le programme de l'OACI se déroule sur une base universelle, transparente et obligatoire. Dans le cadre du *Programme universel d'audits de la supervision de la sécurité*, dès la fin de 2001, tous les États contractants de l'OACI avaient fait l'objet d'un audit, leur capacité à se conformer aux Normes et pratiques recommandées de l'Organisation relative à la sécurité avait été évaluée, et les principales conclusions des audits avaient été mises à la disposition d'autres États contractants. En 2001, la 33ème Assemblée a décidé de continuer le programme et d'effectuer des audits de suivi dans la période 2002-2004.
- En 1996 également, la CEAC a lancé son propre Programme SAFA (*Évaluation de la sécurité des aéronefs étrangers*), comme complément aux audits de l'OACI. Le Programme SAFA est fondé sur une approche ascendante, prenant comme point de départ les inspections sur l'aire de trafic d'aéronefs qui atterrissent dans les États CEAC, et procédant ensuite à différentes étapes allant jusqu'à l'implication des États d'immatriculation ou des États de l'exploitant lorsque les circonstances l'exigent.
- Le lien entre les deux programmes cités ci-dessus a été concrétisé au moyen d'un Mémoire d'entente entre l'OACI et la CEAC, signé en novembre 1997 au niveau des Présidents, afin de réaliser un soutien et une coopération mutuels. Le Mémoire d'entente a été amendé par la suite, en mai 1999, afin de tenir compte de l'évolution du programme OACI vers sa mise en œuvre universelle.

Le Programme SAFA bénéficie du soutien de l'Union européenne par le biais de la participation active de la Commission européenne au Comité directeur chargé de la supervision du programme. La Commission européenne met également à la disposition des JAA des fonds destinés à la coordination courante des activités SAFA.

## 2. PRINCIPALES CARACTÉRISTIQUES DE SAFA

Les principales caractéristiques du Programme SAFA sont les suivantes :

- Sa mise en œuvre par les 38 États membres de la CEAC<sup>1</sup>, y compris le partage d'information par le biais d'une base de données centralisée en ligne.
- Son approche ascendante : le programme est construit à partir des inspections des aéronefs sur l'aire de trafic.
- Sa nature non discriminatoire — SAFA s'applique aussi bien aux aéronefs des États CEAC que non CEAC.
- Sa relation étroite avec le Programme universel d'audits de la supervision de la sécurité de l'OACI.

Les principes du programme sont simples : dans chaque État CEAC, des aéronefs étrangers (CEAC ou non CEAC) peuvent faire l'objet d'une inspection sur l'aire de trafic, celle-ci portant principalement sur les documents et manuels relatifs à l'aéronef, les licences des équipages, l'état apparent de l'aéronef et la présence et l'état des équipements obligatoires en matière de sécurité de la cabine. Ces inspections prennent pour référence les Normes des Annexes 1 (Licences du personnel), 6 (Exploitation technique des aéronefs) et 8 (Certificats de navigabilité des aéronefs) de l'OACI.

Ces vérifications sont effectuées suivant une procédure commune à tous les États membres de la CEAC et font l'objet de rapports qui suivent également un format commun. Dans le cas d'anomalies importantes, contact est pris avec l'exploitant et l'autorité de l'aviation compétente afin de parvenir à ce que des mesures correctives soient prises non seulement à l'égard de l'aéronef inspecté, mais également à l'égard d'autres aéronefs susceptibles d'être concernés dans le cas d'une anomalie d'ordre générique. Toutes les données des rapports, ainsi que les informations complémentaires (par exemple une liste d'actions entreprises et menées à bien à la suite d'une inspection), sont centralisées dans une base de données informatisée mise en place par les Autorités conjointes de l'aviation (JAA), l'organe associé de la CEAC.

Il y a lieu de noter que les inspections SAFA ont vocation à être des évaluations ponctuelles, et qu'elles ne peuvent ni remplacer les responsabilités de l'État d'immatriculation en matière de supervision de la sécurité ni s'y substituer. Les inspections sur l'aire de trafic servent d'indicateurs, mais elles ne veulent ni ne peuvent garantir la navigabilité d'un aéronef en particulier.

Ce rapport présente les résultats du programme pour l'année 2001 en termes d'inspections et de constatations.

<sup>1</sup> Albanie, Allemagne, Arménie, Autriche, Belgique, Bulgarie, Chypre, Croatie, Danemark, Espagne, Estonie, Finlande, France, Grèce, Hongrie, Irlande, Islande, Italie, L'ex-République yougoslave de Macédoine, Lettonie, Lituanie, Luxembourg, Malte, Moldova, Monaco, Norvège, Pays-Bas, Pologne, Portugal, République slovaque, République tchèque, Roumanie, Royaume-Uni, Slovénie, Suède, Suisse, Turquie, Ukraine.

### **3. *BASE DE DONNÉES CENTRALE SAFA***

En 2000, la base de données SAFA est devenue pleinement opérationnelle. Elle contient les rapports des inspections sur l'aire de trafic effectuées par les États CEAC. Bien que les JAA soient responsables de la gestion et du bon fonctionnement de la base, l'insertion de rapports dans celle-ci reste de la responsabilité des Autorités nationales de l'aviation (NAA) et des États membres de la CEAC individuellement.

Les données contenues dans la base de données sont considérées comme confidentielles dans le sens où elles ne sont partagées qu'avec d'autres États membres de la CEAC et ne sont pas mises à la disposition du grand public. Leur accès ne se fait que par l'intermédiaire d'un réseau de communication privé sécurisé.

Certaines Autorités nationales de l'aviation des États membres de la CEAC n'ont pas encore eu accès à la base de données. Toutefois, tous les États qui y accèdent activement ont sécurisé leur accès. Par conséquent, le nombre de rapports contenus reflète le nombre d'inspections réellement effectuées.

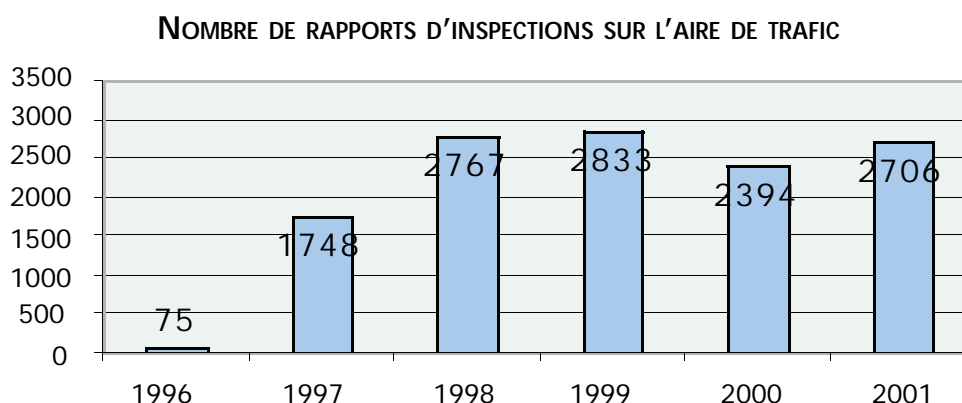
Ce rapport annuel est basé sur les rapports qui sont contenus dans la base de données.



## 4. COLLECTE DES DONNÉES

En général, les États CEAC sont engagés dans le Programme SAFA et 33 d'entre eux y ont participé — sous une forme ou une autre — depuis 1996, lorsque le programme a été lancé. Depuis le début de celui-ci, plus de 12 000 inspections ont été effectuées et enregistrées dans la base de données.

Au cours de l'année 2001, 25 États ont effectué 2 706 inspections.



Les facteurs suivants ont contribué à l'augmentation du nombre total d'inspections sur l'aire de trafic en 2001, en comparaison avec l'année précédente :

- Le nombre d'États CEAC effectuant des inspections sur l'aire de trafic a augmenté de 22 à 25.
- Certains États ont effectué un nombre beaucoup plus important d'inspections. Ceci a été rendu possible grâce à la mise à disposition dans les Autorités nationales de l'aviation d'un personnel consacré, à temps complet ou partiel, à la réalisation des inspections.
- Certains États ont augmenté leurs inspections, l'expérience ayant démontré que la réalisation d'inspections SAFA est un outil utile permettant de contrôler la sécurité des exploitants étrangers utilisant leurs aéroports.
- L'augmentation du nombre total d'inspections a été partiellement ralentie par le fait que certains États ont adopté une politique qui consiste à effectuer des inspections moins nombreuses mais plus ciblées, portant principalement sur les exploitants dont les manquements sont fréquents ou graves.
- A la fois l'augmentation des inspections effectuées par certains États et l'augmentation du nombre total d'États activement engagés dans le Programme SAFA ont conduit à une augmentation globale du nombre total des inspections SAFA pour l'année 2001.

Le tableau ci-dessous indique les États membres qui ont effectué des inspections et, à des fins de comparaison, ceux qui en ont effectuées les années précédentes.

État membre	1996	1997	1998	1999	2000	2001
Albanie						
Allemagne	√	√	√	√	√	√
Arménie						
Autriche			√			
Belgique	√	√	√	√	√	√
Bulgarie		√				
Chypre						√
Croatie						
Danemark	√	√	√	√	√	√
Espagne			√	√	√	√
Estonie				√	√	√
Finlande		√	√	√	√	√
France	√	√	√	√	√	√
FYROM						√
Grèce			√			√
Hongrie						√
Irlande	√	√	√	√	√	√
Islande		√			√	√
Italie	√	√				
Lettonie			√	√	√	√
Lituanie			√			
Luxembourg		√		√	√	
Malte						
Moldova					√	
Monaco		√				
Norvège			√	√	√	√
Pays-Bas	√	√	√	√	√	√
Pologne		√	√	√	√	√
Portugal		√	√	√	√	√
République slovaque			√	√	√	√
République tchèque		√	√	√	√	√
Roumanie			√	√	√	√
Royaume-Uni	√	√	√	√	√	√
Slovénie			√	√		√
Suède		√	√	√	√	√
Suisse		√	√		√	√
Turquie	√	√	√	√		
Ukraine						

## 5. DOMAINES D'INSPECTION

Dans presque tous les États, le nombre de vols par des exploitants étrangers dépasse de loin la capacité d'inspection. Cela signifie que seules des vérifications ponctuelles sont possibles. Celles-ci peuvent être effectuées de manière aléatoire ou il peut être décidé de les focaliser. Il existe quatre domaines de focalisation possible des inspections :

- État de l'exploitant spécifique (vérification des exploitants d'un État précis) ;
- type d'aéronef spécifique ;
- exploitant étranger spécifique ; ou
- aéronef spécifique identifié par sa propre immatriculation d'aéronef.

Les **Appendices A à C** fournissent les listes des États de l'exploitant, des types d'aéronefs et des exploitants qui ont fait l'objet d'une inspection en 2001. Ils mettent en évidence le large champ d'application du Programme SAFA et, plus important, sa mise en œuvre non discriminatoire.

Le déroulement harmonieux du programme peut également être illustré par le tableau ci-dessous, lequel récapitule l'information dans les Appendices et fournit une vue d'ensemble des activités.

### Vue d'ensemble du Programme SAFA pendant l'année 2001

Inspections **2 706** inspections ...  
Exploitant ...effectuées sur **488** exploitants étrangers différents...  
État de l'exploitant ...de **118** États...  
Type d'aéronef ...exploitant **181** différents (sous)types d'aéronefs

En raison du caractère non discriminatoire du Programme SAFA, les aéronefs en provenance aussi bien d'États CEAC que non CEAC sont inspectés. Le tableau suivant montre les résultats (moyenne tournante sur 3 ans) :

	CEAC	non CEAC
<b>1996</b>	51%	49%
<b>1997</b>	57%	43%
<b>1998</b>	57%	43%
<b>1999</b>	58%	42%
<b>2000</b>	61%	39%
<b>2001</b>	64%	36%
<b>Moyenne</b>	<b>58%</b>	<b>42%</b>

## 6. PRINCIPALES CONSTATATIONS

### 6.1 MANQUEMENTS EN GÉNÉRAL

Une analyse simple des constatations (qui dérogent aux Normes de l'OACI) lors des inspections sur l'aire de trafic peut être faite en utilisant l'approche quantitative. Celle-ci compare le nombre total de constatations (F) au nombre total d'inspections (I) et au nombre total d'éléments inspectés (II).

Le nombre d'éléments inspectés peut varier. Pour des raisons de contraintes de temps, il peut ne pas être possible de vérifier tous les 54 éléments de la checklist. Par conséquent, la relation entre le nombre total de constatations et le nombre total d'éléments inspectés (II) peut permettre une compréhension plus aisée. Les résultats sont présentés dans le tableau ci-dessous.

	1996	1997	1998	1999	2000	2001	Période 1996-2001
<b>Total des inspections (I)</b>	75	1 748	2 767	2 833	2 394	2 706	<b>12 523</b>
<b>Total des éléments inspectés (II)</b>	1 675	31 413	88 400	95 524	80 454	82 935	<b>380 401</b>
<b>Total des constatations (F)</b>	212	1 951	2 573	2 631	2 587	2 851	<b>12 805</b>
<b>Constatations / Inspections (F/I (%))</b>	282,7%	111,6%	93,0%	92,9%	108,1%	105,4	<b>102,3%</b>
<b>Constatations / Éléments inspectés (F/II (%))</b>	12,7%	6,2%	2,9%	2,8%	3,2%	3,4	<b>3,4%</b>

Comme il est possible de le voir, le rapport constatations / inspections est supérieur à 100%, sur la base des données pour la période 1996-2001. Cela signifie en moyenne une constatation par inspection.

En rapprochant ceci à un élément individuel inspecté, cela signifie trois constatations en moyenne pour 100 éléments inspectés.

Dans les premières années du programme (1996-1999), les coefficients F/I et F/II montraient une tendance décroissante. Il est probable que la mise en œuvre du Programme SAFA et une augmentation sensible du nombre d'inspections SAFA sur l'aire de trafic, ont appelé l'attention des exploitants sur la nécessité pour eux d'être en conformité avec les prescriptions de sécurité. Ces deux dernières années (2000-2001), la tendance décroissante s'est inversée et tend à croître. Les facteurs qui y contribuent sont :

- Une majorité d'États focalisent leurs inspections sur des domaines de préoccupation précis, par exemple sur les exploitants dont des constatations importantes ont été relevées dans le passé.

- Certains États se concentrent pendant leurs inspections sur des éléments d'inspection spécifiques et procèdent à des inspections plus approfondies et détaillées.
- L'expérience et les connaissances des inspecteurs se sont améliorées grâce à des programmes de formation et d'échanges.
- L'amélioration de l'accès à l'information SAFA et une meilleure distribution de celle-ci au moyen de la base de données centrale SAFA.

Dans la mesure où il est prévu que les États continuent à focaliser leurs inspections sur un groupe d'exploitants spécifique, la tendance croissante du nombre de constatations par inspections pourrait continuer au cours des prochaines années.

## 6.2 MANQUEMENTS SPÉCIFIQUES

L'**Appendice D** montre les résultats concernant chaque élément d'inspection individuel (III). Il montre le nombre de fois où un élément en particulier a été vérifié, le nombre de constatations et le coefficient F/III (%).

Parmi les inspections réalisées pendant l'année 2001, les 10 qui sont en tête concernant le coefficient le plus élevé de constatations par rapport au nombre de fois où un élément spécifique a été inspecté, figurent ci-dessous :

n°	Catégorie d'élément soumis à inspection	Description de l'élément soumis à inspection	Nombre d'inspections (III)	Nombre de constatations (F)	F/III (%)
1	Fret	Matières dangereuses	271	30	11,1%
2	Fret	Sécurité du fret à bord	621	67	10,8%
3	Poste de pilotage / Documents	Liste minimale d'équipements (MEL)	1371	128	9,3%
4	Sécurité / Cabine	Issues de secours, balisages lumineux vers les issues, torches	1282	109	8,5%
5	État d'aéronef	État général extérieur	2352	177	7,5%
6	Poste de pilotage / Données de vol	Plan de vol exploitation	1428	103	7,2%
7	Poste de pilotage / Général	Équipement (GPWS)	1601	113	7,1%
8	Poste de pilotage / Documents	Cartes de radionavigation	1555	108	6,9%
9	Poste de pilotage / Données de vol	Devis de masse et centrage	1291	80	6,2%
10	Fret	État général du compartiment de fret	1133	70	6,2%

### 1. Matières dangereuses

Ces constatations comprennent l'étiquetage incorrect des Matières dangereuses transportées à bord, le stockage incorrect, et l'indisponibilité des

documents et manuels requis (p.ex. Eléments indicatifs sur les interventions d'urgence).

## **2. Sécurité du fret à bord**

Dans plusieurs cas le fret n'était pas correctement arrimé. Cela comprenait des articles lourds (tels que roues de rechange), lesquels seraient matière à haut risque dans le cas d'une accélération ou d'une décélération rapide. Dans d'autres cas les filets de protection soit n'étaient pas installés, soit étaient en mauvais état.

## **3. Liste minimale d'équipements (LME)**

La liste minimale d'équipements de référence (LMER) précise les conditions, les limites ou les procédures prévoyant l'exploitation d'un aéronef même si un équipement particulier est inopérant.

## **4. Issues de secours, balisages lumineux vers les issues, lampes torches**

Les constatations concernent principalement les éclairages des issues de secours qui ne fonctionnaient pas correctement, l'inexistence ou l'état insuffisant des lampes torches, et le fonctionnement défectueux ou un défaut d'installation du balisage lumineux au sol vers les issues (de secours).

## **5. État général extérieur**

Les constatations les plus fréquentes comprennent les rivets manquants, la corrosion, les bosses sur les ailes et les capots des moteurs, les lentilles des feux anti-collision abîmées, et la peinture écaillée.

## **6. Plan de vol exploitation (OFP)**

Les constatations comprennent l'indisponibilité des Plans de vol exploitation, aucune évidence de calculs du carburant nécessaire pour les aéroports de destination ou alternatifs ou de suivi du carburant pendant le vol.

## **7. Équipement (GPWS)**

Le Dispositif avertisseur de proximité du sol (GPWS) sur plusieurs types d'aéronefs construits dans les États de la CEI qui continuent à être exploités (tels que l'Antonov AN-12, l'Ilyushin IL-18 et le Yakovlev YAK-40) ne répond pas pleinement à la Norme OACI. Cet élément a fait l'objet d'une plus grande attention au cours des inspections SAFA.

## **8. Cartes de radionavigation**

Les constatations comprennent des Cartes de navigation et des bases de données caduques.

## **9. Devis de masse et centrage**

Les principales constatations étaient que les devis de masse et centrage n'étaient pas embarqués ou étaient inexacts.

## **10. État général du compartiment de fret**

Les constatations se rapportaient à l'état général du compartiment de fret et concernaient notamment les panneaux endommagés, les systèmes de verrouillage défectueux, les dommages subis par les conteneurs transportés à bord, les palettes de fret non arrimées / sécurisées et le défaut d'attaches dans le compartiment de fret.

Dans l'**Appendice E**, le pourcentage de constatations se rapportant aux inspections est donné pour le poste de pilotage, la cabine et la sécurité, l'état de l'aéronef et du fret pour les années 1999, 2000 et 2001.

Il y a lieu de noter qu'en 2001, les pourcentages des constatations ont augmenté dans les domaines des harnais de sécurité, du Plan de vol exploitation, de la liste minimale d'équipements, des instructions de sécurité, des issues de secours, de l'éclairage et des balisages, des torches, et des Matières dangereuses.

## 7. MESURES PRISES

### 7.1 GÉNÉRALITÉS

En se fondant sur le nombre et la nature des constatations, plusieurs mesures peuvent être prises. Dans la majorité des cas, les constatations sont mineures et ne requièrent pas d'autres mesures que de les appeler à l'attention du commandant de l'appareil. Des constatations plus graves qui n'affectent pas dans l'immédiat la sécurité seront portées à l'attention de l'autorité de réglementation du transporteur aérien. Toutefois, si la sécurité de l'aéronef et de ses occupants est compromise, soit une mesure corrective sera exigée avant que l'aéronef ne puisse partir, soit une restriction opérationnelle lui sera imposée. Un exemple d'une telle restriction serait le cas où, plusieurs ceintures de sécurité étant inutilisables, il serait exigé que l'aéronef continue son exploitation en laissant ces sièges inoccupés.

Dans le cas où aucune amélioration ne semble avoir été apportée et où les constatations sont importantes, un État membre de la CEAC peut, à titre individuel, décider d'annuler l'autorisation d'entrée accordée à l'exploitant étranger en question.

Par l'intermédiaire de la base de données, tous les États membres de la CEAC ont accès aux inspections effectuées par d'autres États.

La pratique courante consiste à informer le commandant de bord de l'aéronef qui vient d'être inspecté des constatations mineures. En outre, les constatations significatives et majeures sont communiquées à l'Autorité de l'aviation civile responsable et au siège de l'exploitant, la demande étant formulée d'entreprendre les mesures appropriées afin d'empêcher toute récurrence.

Lorsque des constatations graves sont avérées, la fréquence des inspections de certains exploitants ou types d'aéronefs peut être accrue.

### 7.2 PROFONDEUR DE L'INSPECTION

En se fondant sur les inspections SAFA qui ont été réalisées ces dernières années, l'expérience démontre que celles-ci sont représentatives de la sécurité des exploitants étrangers.

Toutefois, un jugement avisé sur l'état d'un aéronef ou d'un exploitant peut être porté seulement au moyen d'une inspection en profondeur telle que celle qui serait effectuée par une autorité de supervision. L'information recueillie par le biais du Programme SAFA est néanmoins utile. Les inspections contribuent à l'exploitation sûre d'un aéronef particulier qui a fait l'objet d'une inspection et à la sécurité de l'aviation en général.

Le fait que la base de données centrale soit devenue opérationnelle est particulièrement positif car elle contribue à la communication rapide d'informations aux États qui participent au Programme SAFA. L'information provenant de toutes les inspections réalisées est partagée, contribuant ainsi à présenter un tableau plus complet de certains aéronefs, de leur type ou de leur exploitant.



### 7.3 ACTIONS FUTURES

Au cours de l'année 2002, la formation d'inspecteurs des États membres CEAC continuera. Les deux années précédentes, presque 200 inspecteurs de 32 États CEAC ont participé aux cours de formation pendant lesquels ils ont appris l'application et l'utilisation des procédures SAFA. En outre, l'expérience pratique est partagée avec et entre les participants. La formation fournit une contribution positive à l'approche commune entre États CEAC lorsqu'il s'agit de la manière dont les inspections sont réalisées.

En raison d'une approche plus théorique aux sessions de formation, une nouvelle initiative a été lancée pour stimuler l'échange d'expérience pratique. Ce *Programme d'échange d'inspecteurs* a pour objectif de fournir une formation sur le tas en permettant aux inspecteurs d'un État membre de la CEAC de visiter leurs collègues dans un autre État CEAC. Des connaissances et des aptitudes pratiques sont obtenues en participant à la réalisation des inspections sur l'aire de trafic.

Plusieurs échanges ont été menés à terme avec succès, et il est prévu que le programme d'échange continue à se développer dans les prochaines années.

L'utilisation de et la connexion à la base de données centrale SAFA continueront à être encouragées. Les États qui sont connectés trouvent la base de données particulièrement utile dans la mesure où elle leur permet d'examiner les résultats des inspections effectuées par d'autres États.

La base de données évoluera afin de prendre en compte de nouvelles prescriptions opérationnelles telles que la convivialité, des temps de réponse plus rapides et des fonctions d'analyse plus efficaces. Elle sera adaptée afin de mettre en mémoire toutes les mesures consécutives aux inspections. Cela comportera également le stockage de toutes les réponses reçues de l'Autorité de l'aviation compétente de l'État de l'exploitant à la communication envoyée par l'État qui a réalisé les inspections SAFA.

S'il est estimé nécessaire et pratique de le faire, la checklist des inspections pourra être amendée afin d'y inclure des éléments d'inspection supplémentaires. Ceux-ci découleront des nouvelles réglementations qui entrent en vigueur et vraisemblablement seront dans le domaine de l'équipement opérationnel qui doit être embarqué dans le poste de pilotage.

La base de données fera l'objet d'une analyse continue et les résultats seront communiqués aux États CEAC. Cela permettra aux États de focaliser leurs inspections sur un certain aéronef, un certain type d'aéronefs, un exploitant ou un élément spécifique de l'inspection, et contribuera à des inspections plus efficaces. Les résultats pourront être partagés avec les États des exploitants étrangers afin que des mesures préventives et correctives appropriées puissent être prises.

La base de données sera accessible à d'autres parties impliquées dans le Programme SAFA, telles que la Commission européenne et la Section chargée des audits de supervision de la sécurité à l'OACI. Il est également envisagé d'accorder aux États non CEAC un accès limité aux données sur la base d'accords couvrant l'échange bilatéral de données de sécurité.

## 8. APPENDICE A

LISTE DES ÉTATS DES EXPLOITANTS SOUMIS À INSPECTION			
État de l'exploitant	Code OACI	État de l'exploitant	Code OACI
Albanie	LA	Islande	BI
Algérie	DA	Inde	VA
Antigua-et-Barbuda	TA	Indonésie	WA
Arménie	U5	Iran	OI
Australie	Y	Irlande	EI
Autriche	LO	Israël	LL
Azerbaïdjan	UB	Italie	LI
Bahamas	MY	Japon	RJ
Bahraïn	OB	Jordanie	OJ
Bangladesh	VG	Kazakhstan	UA
Barbade	TB	Kenya	HK
Bélarus	UM	Corée (Nord)	ZK
Belgique	EB	Corée (Sud)	RK
Bermudes	TX	Koweït	OK
Bosnie-Herzégovine	LQ	Kirghizistan	U2
Brésil	SB	Lettonie	EV
Bulgarie	LB	Liban	OL
Cap-Vert	GV	Libéria	GL
Cameroun	FK	Jamahiriya arabe libyenne	HL
Canada	C	Lituanie	EY
Iles Caïmans	MW	Luxembourg	EL
Chine	ZB	L'ex-Rép. yougoslave	
Colombie	SK	de Macédoine	LW
Côte d' Ivoire	DI	Madagascar	FM
Croatie	LD	Malaisie	WM
Cuba	MU	Malte	LM
Chypre	LC	Maurice	FI
République tchèque	LK	Mexique	MM
Danemark	EK	Micronésie (États fédérés de)	PT
Égypte	HE	Moldova	LU
Guinée équatoriale	FG	Monaco	LN
Estonie	EE	Maroc	GM
Éthiopie	HA	Namibie	FY
Finlande	EF	Pays-Bas	EH
France	LF	Antilles néerlandaises	TN
Gabon	FO	Nouvelle-Zélande	NZ
Géorgie	UG	Nigéria	DN
Allemagne	ED	Norvège	EN
Ghana	DG	Pakistan	OP
Grèce	LG	Pologne	EP
Hong Kong	VH	Portugal	LP
Hongrie	LH	Qatar	OT

État de l'exploitant	Code OACI	État de l'exploitant	Code OACI
Roumanie	LR	Thaïlande	VT
Fédération de Russie	U	Togo	DX
Saint-Vincent-et-les Grenadines	TV	Trinité-et-Tobago	TT
Arabie saoudite	OE	Tunisie	DT
Seychelles	FS	Turquie	LT
Singapour	WS	Turkménistan	U3
Slovaquie	LZ	Ouganda	HU
Slovénie	LJ	Ukraine	UK
Afrique du Sud	FA	Émirats arabes unis	OM
Espagne	LE	Royaume-Uni	EG
Sri Lanka	VC	États-Unis	K
Soudan	HS	Ouzbékistan	U4
Swaziland	FD	Venezuela	SV
Suède	ES	Viet Nam	VV
Suisse	LS	Yémen	OY
République arabe syrienne	OS	Yougoslavie	LY
Tadjikistan	UT	Zimbabwe	FV
Taiwan (République de Chine)	RC		

## 9. APPENDICE B

TYPES D'AÉRONEFS INSPECTÉS			
Type d'aéronef	Code OACI	Type d'aéronef	Code OACI
Airbus A-300B2/4-1/ 2/100/200, A-300C4-200	A30B	Beech 300	BE30
Airbus A-300B4-600	A306	Beech 90	BE9L
Airbus A-310 (CC-150 Polaris)	A310	Beech B300 Super King Air 350	B350
Airbus A-319	A319	Bell 206A/B/L, 406, JetRanger	B06
Airbus A-320	A320	Bell 212, 412	B12
Airbus A-321	A321	Bell 407	B407
Airbus A-330	A330	Beriev A-40 Albatros	BE40
Airbus A330-200	A332	Boeing 707-300	B703
Airbus A330-300	A333	Boeing 717-200	B712
Airbus A-340	A340	Boeing 727-100	B721
Airbus A340-200	A342	Boeing 727-200	B722
Airbus A340-300	A343	Boeing 737-100	B731
American Champion 7 Citabria	AR7	Boeing 737-200	B732
Antonov AN-12	AN12	Boeing 737-300	B733
Antonov AN-124 Ruslan	A124	Boeing 737-400	B734
Antonov AN-24	AN24	Boeing 737-500	B735
Antonov AN-26	AN26	Boeing 737-600	B736
Antonov AN-28/PZL-Mielec AN-28	AN28	Boeing 737-700, BBJ	B737
Antonov AN-72/74	AN72	Boeing 737-800	B738
ATR-42/72	ATR	Boeing 747-100	B741
ATR-42-200/300/320	AT43	Boeing 747-200	B742
ATR-42-400	AT44	Boeing 747-300	B743
ATR-42-500	AT45	Boeing 747-400	B744
ATR-72	AT72	Boeing 747SP	B74S
BAC 111 One-Eleven	BA11	Boeing 757-200	B752
BAe ATP	ATP	Boeing 757-300	B753
BAe Jetstream 31	JSTA	Boeing 767-200	B762
BAe RJ-100	RJ1H	Boeing 767-300	B763
BAe RJ-70	RJ70	Boeing 777-200	B772
BAe RJ-85	RJ85	Bombardier BD-700	
BAe-125-1000	H25C	Global Express	GLEX
BAe-146, RJ, Quiet Trader	BA46	Canadair CL-600 Challenger	CL60
BAe-146-100, Statesman	B461	Canadair RJ-100 Regional Jet	CRJ1
BAe-146-200, Quiet Trader, Statesman	B462	Canadair RJ-200 Regional Jet	CRJ2
BAe-146-300	B463	Canadair RJ-700 Regional Jet	CRJ7
BAe-3100 Jetstream 31	JS31	Caravelle SE-210	S210
BAe-4100 Jetstream 41	JS41	Cessna 172, P172, R172, Skyhawk	C172
Beech 100 King Air	BE10	Cessna 182	C182
Beech 1900	B190	Cessna 208 Caravan	C208
Beech 200, 1300 Super King Air	BE20	Cessna 401, 402	C402
		Cessna 421, Golden Eagle	C421
		Cessna 500 Citation, Citation 1	C500

Type d'aéronef	Code OACI	Type d'aéronef	Code OACI
Cessna 501 Citation 1SP	C501	Gulfstream G-1159 3/4/5	GULF
Cessna 525 Citation Jet	C525	Harbin SH-5, PS-5	SH5
Cessna 550, 551	C550	Hawker Siddeley HS-748,	
Cessna 560 Citation 5	C560	BAe-748	A748
Cessna 650 Citation3/6/7	C650	HS-125-1/2/3/400/600	H25A
Cessna 750 Citation 10	C750	HS-125-700	H25B
Commander 500	AC50	IAI 1124 Westwind, Sea Scan	WW24
Dassault Falcon 2000	F2TH	Ilyushin IL-18/20/22/24	IL18
Dassault Falcon-Mystère 10/100	FA10	Ilyushin IL-62	IL62
Dassault Falcon-Mystère 20/200	FA20	Ilyushin IL-76/78, Gajaraj	IL76
Dassault Falcon-Mystère 50	FA50	Ilyushin IL-86	IL86
Dassault Falcon-Mystère 900	F900	Ilyushin IL-96	IL96
DHC-3-PZL3S/1000 Otter	DHC3	Jetprop Commander	
DHC-6 Twin Otter	DHC6	980/1000 Rockwell	AC95
DHC-7 Dash 7	DHC7	Kelowna CV-5800,	
DHC-8 Dash 8	DHC8	Convair CV-540/580/	
DHC-8-100 Dash 8	DH8A	600/640	CVLT
DHC-8-200 Dash 8	DH8B	Learjet 31	LJ31
DHC-8-300 Dash 8	DH8C	Learjet 35, 36	LJ35
DHC-8-400 Dash 8	DH8D	Learjet 45	LJ45
Dornier 228	D228	Learjet 55	LJ55
Dornier 328	D328	Learjet 60	LJ60
DC-3	DC3	Let L-410/420 Turbolet	L410
Douglas DC-8-50, Jet Trader (EC-24)	DC85	Lockheed C-130, AC-130	C130
Douglas DC-8-60	DC86	Lockheed Electra 1188	L188
Douglas DC-8-70	DC87	Lockheed L-1011 TriStar	L101
DC-9	DC9	MD-11	MD11
Douglas DC-9-10	DC91	MD-81	MD81
Douglas DC-9-20	DC92	MD-81/82/83/87/88	MD80
Douglas DC-9-30	DC93	MD-82	MD82
Douglas DC-9-40	DC94	MD-83	MD83
Douglas DC-9-50	DC95	MD-87	MD87
DC-10	DC10	MD-88	MD88
Embrear EMB-110/111 Bandeirante	E110	MD-90	MD90
Embrear EMB-120 Brasília	E120	Piaggio P-180 Avanti	P180
Embrear EMB-121 Xingu	E121	Pilatus PC-12	PC12
Embrear EMB-145, ERJ-145	E145	Piper PA-28 Cherokee	PA28
Embrear ERJ-135	E135	Piper PA-31/31P Navajo	PA31
Eurocopter AS-350/550 Ecureuil	AS50	Piper PA-34 Seneca	PA34
Eurocopter AS-365/565 Dauphin 2	AS65	Piper PA-46 Malibu	PA46
Fairchild Dornier 328JET, Envoy 3	J328	Saab 2000	SB20
Fairchild SA-226TB, SA-227TT	SW3	Saab SF-340	SF34
Fairchild SA-226TC,		Short 360	SH36
SA-227AC/AT	SW4	Sikorsky S-64 Skycrane	S64
Fairey BN-2A/B Islander	BN2P	Sikorsky S-76, H-76, AUH-76	S76
Fokker 50	F50	SN-601 Corvette	S601
Fokker 70	F70	Socata TBM-700	TBM7
Fokker 100	F100	Soko G-2	G2
Fokker F-27 Friendship	F27	Soko G-4	G4
Fokker F-28 Fellowship	F28	Swearingen SA-26 Merlin 2	SW2

Type d'aéronef	Code OACI
Tupolev Tu-134	T134
Tupolev Tu-154	T154
Tupolev Tu-204/214/224/234	T204
Yak-40	YK40
Yak-42/142	YK42

## 10. APPENDICE C

EXPLOITANTS INSPECTÉS			
Exploitant	Code OACI	Exploitant	Code OACI
ABELAG AVIATION	AAB	AIR ENTREPRISE	AEN
ADA AIR	ADE	AIR EUROPA	AEA
ADRIA AIRWAYS	ADR	AIR EUROPE SPA	AEL
AEGEAN AVIATION	AEE	AIR EXEL NETHERLANDS B.V.	AXL
AER LINGUS TEORANTA	EIN	AIR FRANCE	AFR
AER TURAS TEORANTA	ATT	AIR GLACIERS SA	AGV
AEREO POSTAL DE MEXICO	PTX	AIR HOLLAND CHARTER	AHR
AERIS	AIS	AIR INDIA	AIC
AERO LLOYD FLUGREISEN GMBH	AEF	AIR JET	AIJ
AERO SERVICES EXECUTIVE	BES	AIR KAZAKSTAN	KZK
AERO-CHARTER UKRAINE LTD.	UCR	AIR KILROE LTD.	AKL
AEROCOM	MCC	AIR KORYO	KOR
AERODIENST GMBH, NURNBURG	ADN	AIR LIBERTE	LIB
AEROFLOT - RUSSIAN INT. AIRL.	AFL	AIR LITTORAL	LIT
AEROFLOT DON/DONAVIA	DNV	AIR LUXOR, LDA	LXR
AEROFREIGHT AIRLINES	FRT	AIR MADAGASCAR	MDG
AEROLINEAS MEXICANAS	LMX	AIR MALTA CO. LTD.	AMC
AEROLYON	AEY	AIR MAURITIUS LTD.	MAU
AERONOVA	OVA	AIR MAX LTD.	RMX
AEROPOSTALE (FRANCE)	ARP	AIR MEMPHIS	MHS
AEROPUT	PUT	AIR MIDI BIGORRE	BIE
AEROSWEET AIRLINES	AEW	AIR MOLDOVA	MLD
AEROVIAS DE MEXICO, S.A. DE CV	AMX	AIR MOLDOVA INT.	MLV
AFRICAN INT. AIRWAYS	AIN	AIR NEW ZEALAND LTD.	ANZ
AFRICAN SAFARI AIRWAYS LTD.	QSC	AIR NOSTRUM	ANS
AHK AIR HONG KONG LTD.	AHK	AIR NOVE	NHA
AIR 2000 LTD.	AMM	AIR ONE	ADH
AIR AFRIQUE	RKA	AIR SEYCHELLES	SEY
AIR ALFA HAVA YOLLARI	LFA	AIR SLOVAKIA BWJ LTD.	SVK
AIR ALGERIE	DAH	AIR SOFIA	SFB
AIR ANATOLIA (ANADOLU HAVA.)	NTL	AIR TOGO	TGA
AIR ATLANTIQUE	AAG	AIR TRANSAT	TSC
AIR BALTIC CORPORATION SIA	BTI	AIR VIA	VIM
AIR BOSNA	BON	AIR ZENA	TGZ
AIR BOTNIA	KFB	AIR ZIMBABWE	AZW
AIR CANADA	ACA	AIRCRAFT MAINTENANCE	
AIR CHINA	CCA	COMPANY	AMV
AIR COMET	MPD	AIRLINES 400, JSC	VAZ
AIR CONTRACTORS (IRELAND) LTD.	ABR	AIRLINK LUFTVERKEHRS GESELL.	JAR
AIR DOLOMITI	DLA	AIRSTARS, AIRWAY COMPANY	ASE
AIR ENGIADINA	RQX	AIRTOURS INT.	AIH
AIR ENTERPRISE PULKOVO	PLK	AIRVALLEE S.P.A.-(VAL D'AOSTE)	RVL

Exploitant	Code OACI	Exploitant	Code OACI
ALBA SERVICIO AEROTRASPORTI	AFO	BELAVIA	BRU
ALBANIAN AIRLINES MAK S.H.P.K.	LBC	BENAIR	BEI
ALITALIA	AZA	BLUE PANORAMA	BPA
ALITALIA EXPRESS	SMX	BRAATHENS ASA	BRA
ALITALIA TEAM	NOV	BRIGHT AVIATION SERVICES	BRW
ALL NIPPON AIRWAYS CO., LTD.	ANA	BRITAIR S.A.	BZH
ALPI EAGLES SPA	ELG	BRITANNIA AIRWAYS LTD.	BAL
AMERER AIR	AMK	BRITANNIA GMBH, FRANKFURT	DBY
AMERICAN AIRLINES INC.	AAL	BRITISH AIRWAYS	BAW
AMERICAN TRANS AIR, INC.	AMT	BRITISH MIDLAND AIRWAYS LTD.	BMA
AMERJET INT.	AJT	BRITISH REGIONAL AIRLINES LTD.	BRT
ANTONOV DESIGN BUREAU	ADB	BRITISH WORLD AIRLINES LTD.	BWL
AOM-MINERVE S.A.	AOM	BRITTANNIA AB	BLX
ARAM AIRLINE	IRW	BRYMON EUROPEAN AIRWAYS	BRY
ARCHANGELSK AIRLINES	AUL	BULGARIAN AIR CHARTER	BUC
ARKIA ISRAEL INLAND AIRLINES	AIZ	BWIA INT. AIRWAYS LTD.	BWA
ARMENIAN INT. AIRLINES	RME	CAIRO AIR TRANSPORT COMPANY	CCE
ATLANTA	ABD	CAMEROON AIRLINES	UYC
ATLANTIC AIR TRANSPORT	3AA	CANADA 3000 AIRLINES	CMM
ATLANT-SOYUZ	AYZ	CANADIAN AIRLINES INT.	CDN
ATLAS AIR, INC. (JAMAICA, NY)	GTI	CARIB AVIATION LTD.	DEL
ATLAS INT. (TURKEY)	OGE	CARPATAIR S.A.	KRP
ATRAN-AVIATRANS CARGO		CATHAY PACIFIC AIRWAYS LTD.	CPA
AIRLINES	VAS	CAVEI AVIR LEMITANIM	ICL
ATYRAU AUE JOLY	JOL	CEGA AVIATION LTD.	CEG
AUDELI AIR EXPRESS	ADI	CHALAIR	CLG
AUGSBURG-AIRWAYS GMBH	AUB	CHANNEL EXPRESS (AIR SERVICES)	EXS
AURIGNY AIR SERVICES LTD.	AUR	CHAUFFAIR LTD.	CFR
AUSTRIAN AIRLINES (AUA)	AUA	CHELYABINSK AIR ENTERPRISE	CHB
AVCON, AVIATION CONSULTING LTD.	VCN	CHINA AIRLINES	CAL
AVENSA, AEROVIAS VENEZOLANAS	AVE	CHINA EASTERN AIRLINES	CES
AVIAENERGO	ERG	CIMBER AIR A/S	CIM
AVIAL (RUSSIAN COMPANY LTD.)	RLC	CITY AIRLINE AB	SDR
AVIAL NV LTD., AVIATION COMPANY	NVI	CITY BIRD S.A.	CTB
AVIANCA (COLOMBIA)	AVA	CITYFLYER EXPRESS	CFE
AVIAPASLAUGA	AVX	CITYJET	BCY
AVIATION ASSISTANCE	4AS	CLASSIC AIR AG (SWITZERLAND)	CLC
AVIATION COMPANY MERIDIAN	MMM	COMPAGNIE NATIONALE AIR GABON	AGN
AVIAVILSA	LVR	CONDOR FLUGDIENST GMBH	CFG
AVIOGENEX	AGX	CONTACTAIR FLUGDIENST AND CO	KIS
AVIOIMPEX	AXX	CONTINENTAL AIR LINES INC.	COA
AXON S.A.	AXO	CORSE AIR INT.	CRL
AZALAVIA-AZERBAIJAN HAVA YOL.	AHY	CROATIA AIRLINES	CTN
AZERBAIJAN HAVA JOLLARI	AHC	CRONUS AIRLINES	CUS
AZZURRA AIR	AZI	CROSS AIR AG	CRX
BALAIR CTA	BBB	CUBANA DE AVIACION S.A.	CUB
BALKAN-BULGARIAN AIRLINES	LAZ	CYPRUS AIRWAYS LTD.	CYP
BANGLADESH BIMAN	BBC	CZECH AIRLINES J.S.C.	CSA
BANNERT AIR	BBA	DANISH AIR TRANSPORT	DTR
BASE REGIONAL AIRLINES	BRO	DAS AIR CARGO	DAZ



Exploitant	Code OACI	Exploitant	Code OACI
DELTA AIR LINES, INC.	DAL	EXECUTIVE AVIATION SERVICES	ESY
DELTA AIR TRANSPORT	DAT	EXIN	EXN
DENIM AIR	DNM	EXPRESS AIRWAYS	EPA
DEUTSCHE BA	BAG	FAI AIRSERVICE, NURNBERG	IFA
DEUTSCHE LUFTHANSA, A.G.	DLH	FALCON JET CENTER	FJC
DHL AIRWAYS, INC.	DHL	FARNER AIR TRANSPORT AG	FAT
DNIEPROAVIA	UDN	FEDERAL EXPRESS CORPORATION	FDX
DOBROLET AIRLINES	DOB	FINNAIR O/Y	FIN
DONBASS-EASTERN UKRAINIAN	UDC	FIRMA CIRRUS, SAARBRUCKEN	RUS
DRAVIDIAN AIR SERVICES LTD.	DRA	FIRST AIR (BRADLEY SCHEDULED)	FAB
DUCOR WORLD AIRLINES	7DW	FISCHER AIR LTD.	FFR
DUTCHBIRD	DBR	FLIGHT RESEARCH INST., GROMOV	LII
DYNAMIC AIR	DYE	FLIGHTLINE	FLT
EAGLE AIR LTD. A BERNE	EAB	FLUGFELAG ISLANDS	FXI
EAST LINE AIRLINES	ESL	FOXAIR	FXR
EASYJET AIRLINES CO. LTD.	EZY	FREE BIRD AIRLINES	FHY
EGYPT AIR	MSR	FROSCH TOURISTIK, AUGSBURG	FTI
EL AL - ISRAEL AIRLINES LTD.	ELY	FUTURA	FUA
ELECTRA AIRLINES	ELD	GANDALF	GNF
ELK AIRWAYS ESTONIAN AVIATION	ELK	GARUDA INDONESIA, P.T.	GIA
EMERALD AIRWAYS LTD.	JEM	GATS GUINEA S.A.	GTS
EMIRATES	UAE	GAZPROMAVIA	GZP
ENIMEX LTD.	ENI	GEORGIAN AIRLINES	GEG
ENKOR, JOINT STOCK COMPANY	ENK	GESTAIR EXECUTIVE JET	GES
ERMOLINO FLYING TEST RESEARCH	EFE	GHANA AIRFORCE/GOV.	7GA
ESTONIAN AIR	ELL	GHANA AIRWAYS CORP.	GHA
ETELEAIR, AIR COMPANY LTD.	ETO	GILL AVIATION LTD.	GIL
ETHIOPIAN AIRLINES CORP.	ETH	GO FLY LTD.	GOE
EURALAIR	EUL	GOLD AIR INT. LTD.	GDA
EURAVIATION	EVN	GOLDEN AIR FLYG AB	GAO
EURECA SRL.	URE	GREAT LAKES AIRWAYS	7GL
EURO CONTINENTAL AIE, S.L.	ECN	GRENZLAND AIR SERVICE	GZA
EURO SUN AIRLINES	ESN	GULF AIR	GFA
EUROATLANTIC AIRWAYS	MMZ	HAHN AIR GMBH & CO	HHN
EUROCYPRIA AIRLINES LTD.	ECA	HAMARFLY AS	HAM
EUROFLY S.P.A.	EEZ	HANG KHONG VIET NAM	HVN
EUROFLY SERVICE	EEU	HAPAG LLOYD	HLF
EUROJET ITALIA	ERJ	HEAVYLIFT CARGO AIRLINES LTD.	HLA
EUROLOT S.A.	ELO	HELI-AIR-MONACO	MCM
EUROPE AIR CHARTER	PTU	HELIOPOLIS AIRLINE	HEP
EUROPEAN AIR EXPRESS	2EA	HELIOS AIRWAYS LTD.	HCY
EUROPEAN AIR TRANSPORT	BCS	HEMUS AIR	HMS
EUROPEAN AR CHARTER	EAL	HONG KONG DRAGON AIRLINES	HDA
EUROPEAN AVIATION		HUNGARIAN-UKRAINIAN AIRLINES	HUK
AIR CHARTER	EAF	HYDRO AIR LTD.	HYC
EUROPEAN EXECUTIVE EXPRESS	EXC	IBERIA	IBE
EUROWINGS AG, NURNBERG	EWG	IBERTRANS AEREA S.L.	IBT
EUROWINGS FLUG GMBH, DORTMUND	EWF	IBERWORLD	IWD
EVA AIRWAYS CORP.	EVA	ICELANDAIR	ICE
EXECUTIVE AIR CHARTER	EAC	IMAIR	ITX

Exploitant	Code OACI	Exploitant	Code OACI
INTER AIR AB	INR	MALMO AVIATION SCHEDULE AB	SCW
INTER TRANS AIR	ITT	MALMOE AIR TAXI AB	LOD
INTERMEDIACION AEREA S.L.	IEA	MALTA AIR CHARTER COMPANY LTD.	MAC
INVERSA	INV	MANHATTAN AIR LTD.	MHN
IRAN NAT. AIRLINES-IRAN AIR	IRA	MANX AIRLINES LTD.	MNX
IRKUTSK AVIATION INDUSTRIAL	UTK	MD AIRLINES LTD.	MDI
IRTYSH-AVIA	IRT	MERIDIANA SPA	ISS
ISLANDFLUG (ICEBIRD AIRLINE)	ICB	MIAMI AIR CHARTER (MIAMI, FL)	HUR
ISRAIR	ISR	MIDDLE EAST AIRLINES	MEA
JAMAHIRIYA LIBYAN ARAB AIRL.	LAA	MINERVA AIRLINES	MTC
JAPAN AIR LINES COMPANY, LTD.	JAL	MINILINER SRL	MNL
JERSEY EUROPEAN AIRWAYS	JEA	MK AIRCARGO	MKA
JET AVIATION, BUSINESS JETS AG	PJS	MNG HAVAYOLLARI VE TASIMACILIK	MNB
JETCLUB LTD.	JCS	MOLDAVIAN AIRLINES	MDV
JMC AIRLINES LTD.	JMC	MONARCH AIRLINES LTD.	MON
JUGOSLOVENSKI AEROTRANS.-JAT	JAT	MONTENEGRO AIRLINES	MGX
KALININGRAD AIR ENTERPRISE	KLN	MOTOR SICH	MSI
KAVMINVODYAVIA	MVD	MOUNTAIN AIR CARGO, INC.	MTN
KENYA AIRWAYS LTD.	KQA	MTM AVIATION GMBH, MUNCHEN	MTM
KHALIFA AIRWAYS	KZW	MUK AIR TAXI	MUK
KHORS AIRCOMPANY	KHO	MUSTIQUE AIRWAYS	MAW
KLM CITYHOPPER BV	KLC	NEWAIR	NAW
KLM ROYAL DUTCH AIRLINES	KLM	NOMADS TRAVEL CLUB	2NT
KLM UK ( EX AIR UK LTD.)	UKA	NORTH FLYING A/S	NFA
KOGALYMAVIA	KGL	NOUVEL AIR TUNISIE	LBT
KOREAN AIR LINES CO., LTD.	KAL	OLYMPIC AIRWAYS S.A.	OAL
KRAS AIR	KJC	OLYMPIC AVIATION S.A.	OLY
KROONK, AIR AGENCY LTD.	KRO	OMNI AIR EXPRESS, INC. (TULSA)	OAE
KRYLA	KRL	ONUR HAVA TASIMACILIK AWMS	OHY
KUWAIT AIRWAYS CORP.	KAC	OSTFRIESISCHE LUFTTRANSPORT	OLT
KYRGHYZSTAN AIRLINES	KGA	OXAERO	OXE
L T E INT. AIRWAYS	LTE	PAKISTAN INT. AIRLINES (PIA)	PIA
LABRADOR AIRWAYS LTD.	LAL	PANAIR	PNR
LAUDA AIR	LDA	PANAIR COM. AEREA MEDITERRANEA	PIT
LAUDA AIR ITALY	LDI	PEGASUS HAVA TASIMACILIGI	PGT
LIBERIAN WORLD AIRLINES INC.	LWA	PENTA	1PE
LITHUANIAN AIRLINES	LIL	PERM STATE AIR ENTERPRISE	PGP
LONDON EXECUTIVE AVIATION LTD.	LNK	PHOENIX, JOINT-STOCK COMPANY	FNH
LOT - POLSKIE LINIE LOTNICZE	LOT	POLAR AIR CARGO, INC.	PAC
LOTUS AIRLINE	TAS	POLET	POT
LTU LUFTTRANSPORTUNTERNEHMEN	LTU	PORTUGALIA	PGA
LUFTHANSA CITYLINE	CLH	PREMAIR	VKG
LUXAIR	LGL	PREST'AFFAIR	PTF
MACEDONIAN AIRLINES (FYROM)	MAK	PRIVATE AIR SA	PTI
MACEDONIAN AIRLINES (GREECE)	MCS	PRIVATE FLIGHT	ZZZ
MACEDONIAN OLYMPIC	1MA	PSKOV STATE AVIATION ENT.	PSW
MAERSK AIR I/S (DENMARK)	DAN	QANTAS AIRWAYS LTD.	QFA
MAERSK AIR LTD. (UK)	MSK	QATAR AIRWAYS COMPANY	QTR
MALAYSIAN AIRLINES SYSTEM	MAS	QUICK AIRWAYS HOLLAND B.V.	QAH
MALEV-HUNGARIAN AIRLINES	MAH	RABBIT-AIR AG, ZURICH	RBB

Exploitant	Code OACI	Exploitant	Code OACI
RAF-AVIA	MTL	SWISSAIR	SWR
REGIONAL AIRLINES (FRANCE)	RGI	SYRIAN ARAB AIRLINES	SYR
RHEINTALFLUG-ROLF SEEWALD	RTL	TACV -TRANS. AEREOS	
ROYAL AIR MAROC	RAM	CABO VERDE	TCV
ROYAL JORDANIAN	RJA	TAG AVIATION S.A.	FPG
RYANAIR	RYR	TAJIKISTAN	TZK
SABENA	SAB	TAM, TRANSPORTES AEREOS REG.	TAM
SABRE AIRWAYS LTD.	SBE	TAROM, ROMANIAN AIR	
SAFAIR FREIGHTERS PTY LTD.	SFR	TRANSPORT	ROT
SAHA AIRLINES SERVICES	IRZ	TEA BASEL AG	EZS
SARATOV AVIATION DIVISION	SOV	THAI AIRWAYS INT.	THA
SATA INTERNACIONAL	RZO	TIRAMAVIA LTD.	TVI
SAUDI ARABIAN AIRLINES	SVA	TITAN AIRWAYS LTD.	AWC
SCANDINAVIAN AIRLINES SYSTEM	SAS	TMA -TRANS MEDITERRANEAN AIRL.	TMA
SCHREINER AIRWAYS B.V.	SCH	TNT AIRWAYS S.A.	TAY
SERVAIR, PRIVATE CHARTER AG	SWZ	TNT INT. AVIATION	NTR
SEVERTAL-CHEREPOVETS MTE.C.	7SO	TRANS INT. AIRLINES	TIA
SHOROUK AIR	SHK	TRANS WORLD AIRLINES INC.	TWA
SIBERIA AIRLINES	SBI	TRANSAERO AIRLINES	TSO
SILVER AIR LTD.	SLD	TRANSAVIA HOLLAND B.V.	TRA
SILVER ARROWS S.A.	SVW	TRANSPORTES AEREOS	
SINGAPORE AIRLINES LTD.	SIA	PORTUGUESES	TAP
SIRIO	SIO	TRAVEL SERVIS	TVS
SKY AIRLINES	SHY	TRISTAR AIR	TSY
SKY SERVICE	SKS	TULIP AIR	TLP
SKYJET INC.	SKJ	TULIP AIR CHARTER B.V.	FRN
SKYSERVICE F.B.O. INC.	SSV	TULPAR	TUL
SKYWAYS AB	SKX	TUNINTER	TUI
SLOV AIR J.S.C	OIR	TUNIS AIR	TAR
SLOVAK AIRLINES	SLL	TURKISH AIRLINES-TURK HAVA YO.	THY
SOBELAIR	SLR	TURKMENISTAN	TUA
SOCIETA'BESIT SRL	BST	TYROLEAN AIRWAYS	TYR
SOUTH AFRICAN AIRWAYS (SAA)	SAA	TYROLEAN JET SERVICE	TYJ
SPANAIR	JKK	UKRAINE AIRALLIANCE	UKL
SPEEDWINGS SA	SPW	UKRAINE CARGO AIRWAYS	UKS
SRILANKAN AIRLINES	ALK	UKRAINE INT. AIRLINES	AUI
ST. VINCENT GRENADINES AIR	SVD	UKRAINE MEDITERRANEAN AIRLINES	UKM
STAR AIR I/S	SRR	UNITED AIR LINES INC.	UAL
STAR EUROPE	SEU	UZBEKISTAN AIRWAYS-HAVO JUL.	UZB
STATE ORENBURG AVIA ENTERPRISE	ORB	VARIG - VIACAO AEREA RIO-GRAND.	VRG
STERLING EUROPEAN AIRLINES A/S	SNB	VEGA AIRLINES	VEA
SUCKLING AIRWAYS	SAY	VIKING AIRWAYS	VAB
SUDAN AIRWAYS	SUD	VIRGIN EXPRESS	VEX
SUN-AIR OF SCANDINAVIA A/S	SUS	VIRGIN EXPRESS IRELAND	VEI
SUNEXPRESS -GUNES EKSPRES HAV.	SXS	VLAAMSE	
SURINAAMSE LUCHTVAART MAATS.	SLM	LUCHTTRANSPORTMAATSCH.	VLM
SVG AIR	1SV	VOLARE (ITALY)	VLE
SWELINK	3SW	VOLARE (UKRAINE)	VRE
SWIFTAIR S.A.	SWT	VOLGA AVIAEXPRESS	
SWISS AIR-AMBULANCE LTD.	SAZ	COMPANY LTD.	WLG

Exploitant	Code OACI	Exploitant	Code OACI
VOLGA-DNEPR	VDA	WINDWARD ISLANDS AIRWAYS INT.	WIA
WDL AVIATION (KOLN)	WDL	WORLD AIRWAYS INC.	WOA
WELCOME AIR	WLC	YEMENIA, YEMEN AIRWAYS	IYE
WEST AIR SWEDEN AB	SWN	YEREVAN-AVIA	ERV
WESTAIR AVIATION LTD.	EFF	YES - LINHAS AEREAS CHARTER	YSS
WIDEROE'S FLYVESELSKAP A/S	WIF		
WINDROSE AIR, BERLIN	QGA		

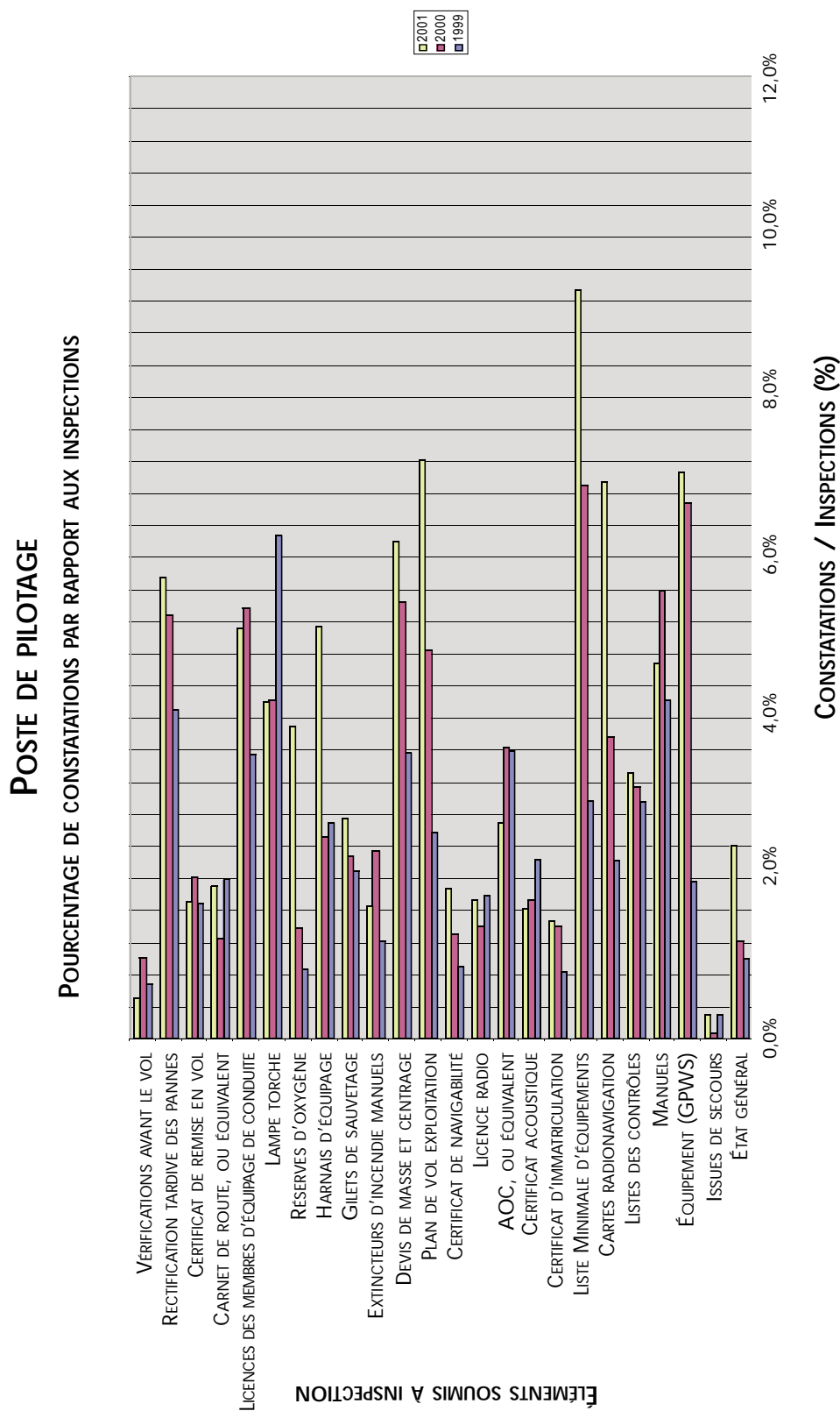
# 11. APPENDICE D

## RÉSULTATS DES INSPECTIONS PAR ÉLÉMENT SOUMIS À INSPECTION

Éléments soumis à inspection	Description	Nombre d'inspections (III)	Nombre des constatations (F)	F/III(%)		
A. Poste de pilotage / Général	État général	1912	46	2,4%		
	Issues de secours	1749	5	0,3%		
	Équipement (GPWS)	1601	113	7,1%		
	Documents	Manuels	1412	66	4,7%	
		Liste des contrôles	1479	49	3,3%	
		Cartes radionavigation	1555	108	6,9%	
		Liste minimale d'équipements	1371	128	9,3%	
		Certificat d'immatriculation	2064	30	1,5%	
		Certificat acoustique (si nécessaire)	1972	32	1,6%	
		AOC, ou équivalent	1865	50	2,7%	
		Licence radio	2042	35	1,7%	
		Certificat de navigabilité	2043	38	1,9%	
		Données de vol	Plan de vol exploitation	1428	103	7,2%
			Devis de masse et centrage	1291	80	6,2%
		Équipement de sécurité	Extincteurs d'incendie manuels	1574	26	1,7%
	Gilets de sauvetage		1458	40	2,7%	
	Harnais d'équipage		1596	82	5,1%	
	Réserves d'oxygène		1490	58	3,9%	
	Lampe torche		1478	62	4,2%	
	Équipage de conduite	Licences des membres d'équipage de conduite	2113	108	5,1%	
	Carnet de route / Carnet technique, ou équivalent	Carnet de route, ou équivalent	1797	34	1,9%	
		Certificat de remise en vol	1754	30	1,7%	
		Rectification tardive des pannes	1672	96	5,7%	
		Vérifications avant le vol	1614	8	0,5%	
B. Sécurité / Cabine	État général intérieur	1600	73	4,6%		
	Sièges pour PNC	1324	39	2,9%		
	Trousse premiers secours	1299	71	5,5%		
	Extincteurs d'incendie manuels	1331	29	2,2%		
	Gilets de sauvetage	1251	45	3,6%		
	Ceintures de sécurité	1286	13	1,0%		
	Issues de secours, balisage lumineux vers les issues, lampes torches	1282	109	8,5%		
	Toboggans / canots de sauvetage (si nécessaires)	964	18	1,9%		
	Oxygène (équipage et passagers)	1177	31	2,6%		

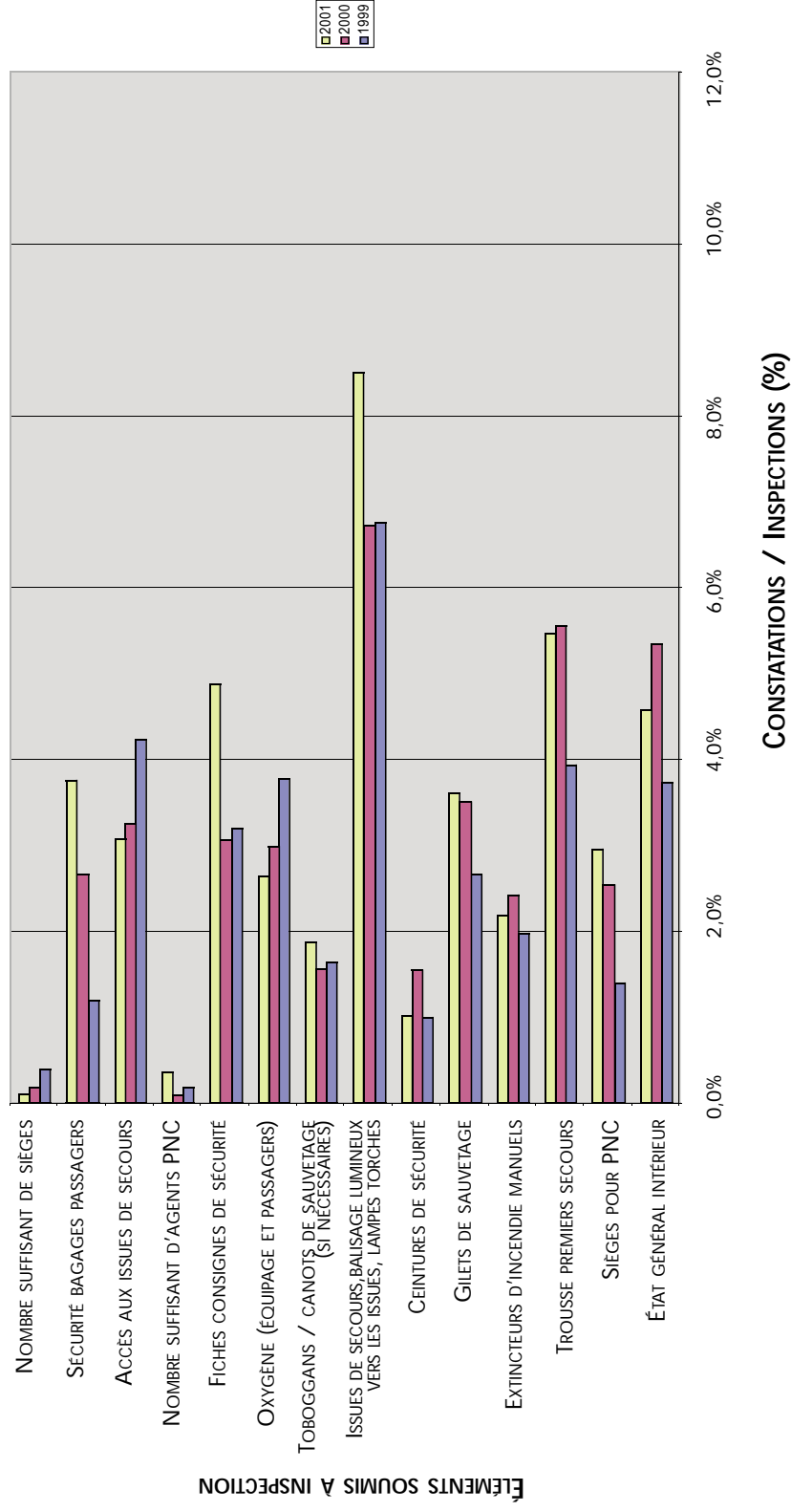
Éléments soumis à inspection	Description	Nombre d'inspections (III)	Nombre des constatations (F)	F/III(%)
	Fiches consignes de sécurité	1254	61	4,9%
	Nombre suffisant d'agents PNC	1129	4	0,4%
	Accès aux issues de secours	1336	41	3,1%
	Sécurité bagages passagers	854	32	3,7%
	Nombre suffisant de sièges	1024	1	0,1%
<b>C. État de l'aéronef</b>	État général extérieur	2353	177	7,5%
	Portes et issues	2221	38	1,7%
	Commande de vol	2168	40	1,8%
	Roues et pneus	2254	88	3,9%
	Train d'atterrissage	2233	47	2,1%
	Logement de train d'atterrissage	2140	32	1,5%
	Nacelle d'admission et d'échappement	2042	50	2,4%
	Aubes de soufflantes	1799	13	0,7%
	Hélices	461	3	0,7%
	Réparations évidentes	1848	27	1,5%
	Dommages évidents non réparés	1817	79	4,3%
	Fuites	1926	91	4,7%
<b>D. Fret</b>	État général du compartiment fret	1133	70	6,2%
	Marchandises dangereuses	271	30	11,1%
	Sécurité du fret à bord	621	67	10,8%
<b>E. Général</b>	Général	165	3	1,8%

# 12. APPENDICE E



## CABINE & SÉCURITÉ

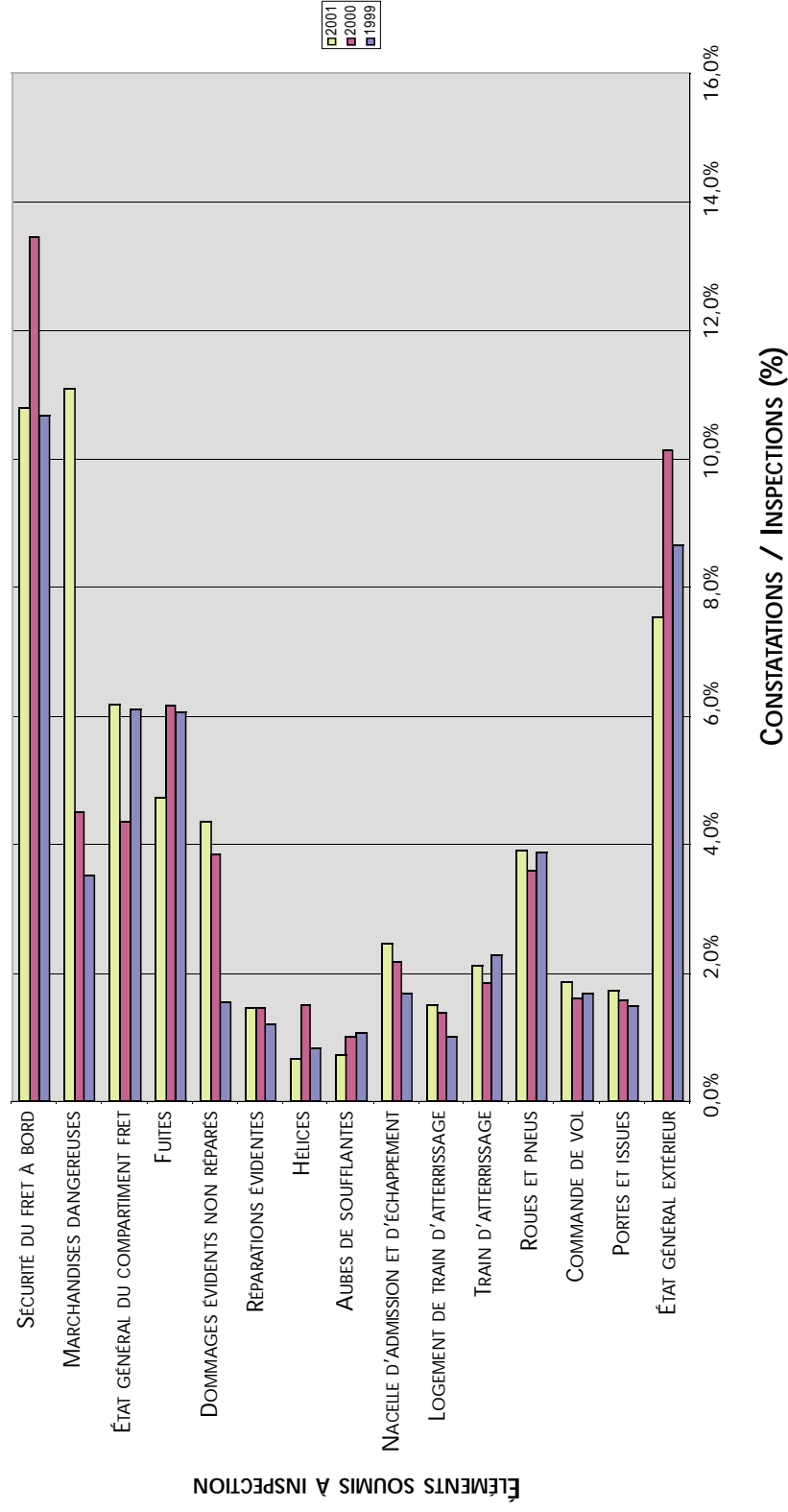
### POURCENTAGE DE CONSTATATIONS PAR RAPPORT AUX INSPECTIONS





## ÉTAT DE L'AÉRONEF & FRET

POURCENTAGE DE CONSTATATIONS PAR RAPPORT AUX INSPECTIONS



La Conférence Européenne de l'Aviation Civile (CEAC) est une organisation intergouvernementale instituée en 1955. Elle a pour objectif de promouvoir le développement continu d'un système de transport aérien européen sûr, efficace et durable.

La CEAC est composée des 38 États membres suivants :

Albanie	Finlande	Lituanie	Roumanie
Allemagne	France	Luxembourg	Royaume-Uni
Arménie	Grèce	Malte	Turquie
Autriche	Hongrie	Moldova	Slovénie
Belgique	Irlande	Monaco	Suède
Bulgarie	Islande	Norvège	Suisse
Chypre	Italie	Pays-Bas	Ukraine
Croatie	Lettonie	Pologne	
Danemark	L'ex République	Portugal	
Espagne	yougoslave	République tchèque	
Estonie	de Macédoine	République slovaque	



European Civil Aviation Conference / *Conférence Européenne de l'Aviation Civile*

3 bis, Villa Emile Bergerat  
92522 Neuilly-sur-Seine Cedex  
France

Tel./Tél. : +33 1 46 41 85 44  
Fax : +33 1 46 24 18 18/47 38 13 67  
e-mail : [ecac@compuserve.com](mailto:ecac@compuserve.com)  
Web site/site Web : [www.ecac-ceac.org](http://www.ecac-ceac.org)